



# come eravamo



chiunque lavori professionalmente nell'informazione e nella cultura sa bene quanto sia importante poter accedere a un proprio archivio di notizie e di immagini. Significa, per esempio, intervistare un personaggio sapendo che cosa aveva dichiarato tempo prima; raccontare la storia di un'azienda potendo rileggere che cosa ne avevamo scritto ai tempi in cui è stata fondata; ripercorrere ad una ad una le tappe di un'importante manifestazione; riscoprire in un articolo il pensiero lungimirante di un personaggio del passato. Uno scrigno di valori che soltanto chi ha una grande storia alle spalle - curata, ordinata, catalogata - può possedere e sfruttare nel migliore dei modi. Ebbene, Nautica è anche tutto questo. Ce ne rendiamo conto con soddisfazione tutte le volte che cerchiamo qualcosa in questa sorta di immenso contenitore e la troviamo nella forma e nei contenuti che più sono utili a noi e ai nostri lettori, siano essi diportisti o operatori. Non a caso c'è chi si vanta con noi - meravigliandoci e commuovendoci - di avere addirittura la collezione completa della rivista, a partire da quel mitico numero 1 di marzo 1962. Molto probabilmente è perché l'affezione a questa rivista si tramanda di padre in figlio, proprio come un bene di famiglia. È partendo da considerazioni come queste e pensando alla



condizione nella quale il mondo dell'informazione è sprofondata, complice la parte negativa di Internet, che abbiamo pensato di condividere con i nostri lettori "pezzi" di questa nostra memoria storica: stimoli a ricordare per chi c'era; cose da apprendere per chi, magari per motivi anagrafici, non ha mai saputo. Questa prima volta faremo un salto indietro nel tempo esattamente di 60 anni, a gennaio 1964. Nei prossimi numeri potrà cambiare l'anno ma manterremo la corrispondenza "mensile" per rispettare quel senso della stagionalità che, ieri come oggi, guida molte delle nostre scelte.

**Corradino Corbò**



# LA PRODUZIONE RIVA 1964



**TEST**  
ESCLUSIVO  
NAUTICA  
TEST N. 18



I Cantieri Riva di Sarnico sono la più classica delle firme italiane nel campo dei motoscafi entro-bordo. I runabouts Riva dagli ormai tradizionali nomi di "Florida", "Ariston", "Tritone", hanno creato per primi, nel settore nautico, quella dimestichezza del pubblico con la produzione che è tipica del mondo automobilistico. Oggi, su qualunque spiaggia, nei circoli nautici, sulle banchine dei porticcioli, la gente parla di "Florida" o "Tritone" come ha sempre parlato di "Flaminia" o "Giulia". Ciò è dovuto alla stabilità della produzione Riva, che ha creato dei prodotti economicamente validi nel tempo, che la folla degli appassionati ha avuto tutto il tempo di conoscere, assimilare, ammirare.

Quando abbiamo deciso di sottoporre a un test obiettivo questa produzione così celebre, ci siamo resi conto che il nostro lavoro presentava maggiori difficoltà che in altri casi. I Cantieri Riva sono infatti un complesso modernamente impostato, basato sulla massima serietà produttiva, continuamente aggiornato. I suoi prodotti poi sono talmente conosciuti che le nostre conclusioni erano a priori destinate a creare delle contraddizioni in opinioni profondamente radicate. Ecco perché questo test, che è dedicato alle imbarcazioni Riva che solcheranno le acque

di tutto il mondo nell'anno appena iniziato, si basa principalmente sui dati che i nostri tecnici hanno ricavato dalla strumentazione più aggiornata; sono questi dati che il pubblico dovrà considerare traendone le necessarie osservazioni, in quanto abbiamo ommesso di trascrivere tutte quelle notazioni che potevano prestarsi ad una interpretazione soggettiva. Il test dei motoscafi Riva è quindi una scrupolosa radiografia di una produzione che ha raggiunto le vette della perfezione nel suo genere.

I Cantieri Riva presentano per il 1964, sei modelli di motoscafi entro-bordo: "Super Florida", "Ariston", "Super Ariston", "Tritone", "Aquarama" e "Super Aquarama". Ne abbiamo provati quattro, che forniscono però egualmente il quadro completo della produzione. Infatti, i due esclusi, "Super Ariston" e "Aquarama", non sono che delle versioni dei modelli da noi analizzati. Dopo la scomparsa dal catalogo, avvenuta negli anni passati, dei modelli "Sciattolo" (per fuoribordo) e "Sebino", nel '64 è cessata la produzione dei "Florida" e dei "Super Tritone"; di nuovo troviamo soltanto il "Super Aquarama". Fra un paio d'anni dovrebbe uscire il primo cabinato Riva, che si affiancherà all'ormai classica serie dei runabouts.

## LE IMBARCAZIONI SOTTOPOSTE AL TEST

1. "Super Florida 1964" n. 721 di m. 6,05, con un motore Chris-Craft 283 V8 di 185 HP.
2. "Ariston 1964" n. 574 di m. 6,59, con un motore Chris-Craft 283 V8 di 185 HP.
3. "Tritone 1964" n. 238 di m. 8,03, con due motori Chris-Craft 283 V8 di 185 HP ciascuno.
4. "Super Aquarama 1964" n. 12 di m. 8,21, con due motori Chrysler M-413 D di 290 HP ciascuno.



## IL BOLLETTINO METEOROLOGICO DEL TEST

Date di svolgimento delle prove: 2-3 Novembre 1963.

Località: Lago d'Iseo-Sarnico.

Condizioni del tempo: cielo coperto, nebbia o foschia, a tratti pioggia.

Stato delle acque: tranquillo.

Vento: praticamente assente.

Temperatura atmosferica media: giorno 2 novembre 17,5°; giorno 3 novembre 15°.

Temperatura acqua: giorno 2 novembre 12,5°; giorno 3 novembre 12,5°.

Pressione barometrica media: giorno 2 novembre 744; giorno 3 novembre 742.

Grado di umidità relativo dell'aria: giorno 2 novembre 85%; giorno 3 novembre 90%.

La misurazione della temperatura dell'acqua.



### I MOTOSCAFI RIVA NON AUMENTANO

I criteri industriali con cui i Cantieri Riva di Sarnico hanno impostato la produzione, consente per il 1964 una piccola riduzione dei prezzi di alcuni modelli. Si tratta di un esempio da prendere nella massima considerazione e da elogiare.

MODELLO	LISTINO 1963	LISTINO 1964	PROVATO DA NAUTICA
Florida	L. 3.850.000	cessata produzione	no
Super Florida	L. 4.450.000	L. 4.450.000	sì
Ariston	L. 5.050.000	L. 5.050.000	sì
Super Ariston	L. 5.950.000	L. 5.850.000	no
Tritone	L. 9.400.000	L. 9.400.000	sì
Super Tritone	L. 11.700.000	cessata produzione	no
Aquarama	L. 11.000.000	L. 10.900.000	no
Super Aquarama	non ancora prodotto	L. 12.400.000	sì



ESCLUSIVO NAUTICA

TEST N.18

**SUPER FLORIDA**



Il Super Florida visto di poppa.



La sistemazione del divano poppiero trasformabile in solarium nel Super Florida.

**Scheda tecnica**

nome Super Florida  
 costruttore Cantiere Riva, Sarnico  
 n. di matricola 721  
 anno di costruzione 1963 (serie 1964)  
 lunghezza f.t. m. 6,05  
 larghezza max m. 2,13  
 immersione m. 0,47  
 peso (con motori) Kg. 1.200  
 motorizzazione un Chris-Craft a benzina da 185 HP  
 posti denunciati 6  
 altezza di costruzione m. 1,53  
 serbatoi carburante litri 130

**MOTORE**

marca CHRIS-CRAFT  
 modello 283-8V  
 potenza 185 HP a 4000 giri  
 cilindrata 4.637 cc.  
 n. dei cilindri 8 a V  
 corsa 76 mm.  
 alesaggio 98 mm.  
 peso 323 Kg.  
 rapporto di compressione 8,0:1  
 rapporto di riduzione 1:1  
 invertitore Paragon

**PREZZI**

SUPER FLORIDA, franco cantiere Sarnico, completo degli accessori standard indicati nelle tabelle e munito di motore Chris-Craft da 185 HP L. 4.450.000

In queste pagine i lettori troveranno riassunti in diverse tabelle tutte le caratteristiche dei modelli Riva da noi provati: dimensioni e caratteristiche degli scafi, caratteristiche dei motori montati su ogni modello, prezzi, elenchi degli accessori standard e degli accessori extra. Sono tutti dati molto chiari che non hanno bisogno di spiegazioni o di commenti particolari.

Ci limiteremo pertanto ad alcune valutazioni sul comfort e sulle finiture.

**Comfort**

Tutti i modelli provati offrono un livello di comfort e di abitabilità piuttosto alto, relativamente s'intende al tipo di scafo. Diverse tuttavia sono le caratteristiche dei vari modelli. Il Super Florida offre un sedile anteriore molto comodo per tre persone e ben riparato: a poppa vi è un altro divano che può essere facilmente trasformato in un solarium separato e indipendente dal sedile anteriore e tale quindi da poter essere

ACCESSORI STANDARD	Super Florida	Ariston e S. Ariston	Tritone	Super Aquarama
Invasatura	★	★	★	★
Cappa impermeabile	★	★	★	★
Ormeggi Nylon	★	★	★	★
Ancora con cavo Nylon	★	★	★	★
Verricello salpaancora	★	★	★	★
Due remi e scalmi	★	★	★	★
Due pagale	★	★	★	★
Gancio d'accosto	★	★	★	★
Estintore CO 2	★	★	TRE	TRE
Sifone automatico	★	★	DUE	DUE
Elettrosirena	★	★	★	★
Batteria	★	★	DUE	DUE
Chiave per candele	★	★	★	★
Due silenzianti tipo «Silentium»	★	★	★	★
Inversione marcia comando al volante	★	★	DUE	DUE
Asta misurazione benzina	★	★	★	★
Livello elettrico benzina	★	★	★	★
Contagiri - Contatore	★	★	DUE	DUE
Manometro olio	★	★	DUE	DUE
Amperometro	★	★	DUE	DUE
Doppia temperatura acqua	★	★	DUE	DUE
Filtro benzina	★	★	DUE	DUE
Filtro olio supplementare	★	★	DUE	DUE
Speciale filtro acqua motori Chrysler	★	★	DUE	DUE
Guidone Riva	★	★	★	★
Due materassini prendisole	★	★	★	★
Due materassini copricapote	★	★	★	★
Materasso sottocoperta	★	★	★	★
Specchio retrovisore	★	★	★	★
Sedile ribaltabile per pilota	★	★	★	★
Cuscino per pilota	★	★	★	★
Tergicristallo a depressione	★	★	DUE	DUE
Capote - Cabriolet	★	★	★	★
Aspiratore gas locale motore	★	★	DUE	DUE
Aspiratore aria sottocoperta	★	★	★	★
Ventilatore sottocoperta	★	★	★	★
Portabandiera con tricolore	★	★	★	★
Bussola	★	★	★	★
Fari nelle murate	★	★	★	★
Pompa sentina a mano	★	★	★	★
Accendisigari	★	★	★	★
W.C. marino	★	★	★	★
Due osteriggi di aerazione	★	★	★	★
Scaletta	★	★	★	★
Ghiacciaia con accumulatori	★	★	★	★
Tavolino ribaltabile	★	★	★	★
Ripostiglio salvagenti sottosedile	★	★	★	★
Serbatoio in acciaio inox.	★	★	DUE	DUE
Libretto istruzioni	★	★	★	★
Rodaggio completo primo cambio olio	★	★	★	★



**ARISTON**



Profilo laterale dell'Ariston.

La sistemazione dei due sedili nell'Ariston.

La cappottina tipo "cabriolet" dell'Ariston.



usato anche in navigazione. Anche i due sedili dell'Ariston sono molto comodi per le sei persone denunciate dal costruttore. Il Tritone la cui spaziosità è però maggiore, consente a 8 persone di prendere posto nei due sedili. Certamente più comoda e pratica la sistemazione che si è ottenuta nel Super Aquarama nel quale si hanno due sedili separati avanti, un divano grande dietro e a poppa un solarium incassato nel ponte: a ciò si deve aggiungere il passaggio per risalire a bordo tramite la scaletta. Una sistemazione molto ben studiata e adatta sia in navigazione che da fermi.

**Finiture**

Le finiture degli interni possono essere elogiate in quanto realizzate con grande cura del particolare. Abbiamo seguito presso il reparto specializzato del cantiere la lavorazione e la messa in opera della tappezzeria e abbiamo visto usare e lavorare materiali plastici e tessuti di alta qualità. Per fare un esempio, tutti i risvolti delle imbottiture dei sedili sono cucite sul telaio di legno con graffette di acciaio inossidabile che non lasciano così, neppure nei punti nascosti, alcuna, sia pure piccola, macchia di ruggine. Sono molti i dettagli di questo genere che potrebbero essere elencati e che garantiscono l'alta qualità dei materiali e del lavoro eseguito. Altro particolare degno di rilievo, non solo ai fini estetici ma soprattutto ai fini della manutenzione, è dato dalle cromature. Il cantiere ha un reparto apposito nel quale vengono cromati tutti i pezzi. Lo spessore di queste cromature è molto elevato onde renderle più resistenti all'azione del mare e non costringere l'acquirente a spese di cromature successive che spesso, su molti altri scafi, devono essere affrontate ogni anno. I pezzi che il cantiere invece acquista già cromati, come ad esempio le sirene, vengono sottoposti prima all'esame di uno speciale apparecchio che svela le irregolarità ed imperfezioni della cromatura e poi in un Istituto specializzato alla prova della nebbia salina consistente nell'espore il pezzo ad un'aria salina cinquanta volte più concentrata di quella di mare.

La visibilità dal posto di guida nei vari modelli con acqua calma è buono: essa può venire meno nei modelli più gravi quando siano sovraaccarichi a poppa e si navighi a regime ridotto in acque mosse: in questo caso sarà necessario guidare in piedi o seduti sul bordo laterale.

**Scheda tecnica**

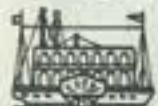
nome Ariston  
 costruttore Cantiere Riva, Sarnico  
 n. di matricola 574  
 anno di costruzione 1963 (serie 1964)  
 lunghezza f.t. m. 6,59  
 larghezza max m. 2,18  
 immersione m. 0,48  
 peso (con motore) kg. 1320  
 motorizzazione 1 Chris-Craft a benz. 185 HP  
 posti denunciati 6  
 altezza di costruzione m. 1,56  
 serbatoi carburante litri 160

**MOTORE**

marca CHRIS-CRAFT  
 modello 283 - 8 V  
 potenza 185 HP a 4000 giri  
 cilindrata 4637 cc.  
 n. dei cilindri 8 a V  
 corsa 76 mm.  
 alesaggio 98 mm.  
 peso 323 kg.  
 rapporto di compressione 8,0:1  
 rapporto di riduzione 1:1  
 invertitore Paragon

**PREZZI**

ARISTON, franco cantiere Sarnico, completo degli accessori standard indicati nelle tabelle e munito di motore Chris-Craft da 185 HP L. 5.050.000

**TEST****ESCLUSIVO NAUTICA**

TEST N.18

LA PRODUZIONE RIVA 1964

**TRITONE**

Il profilo del Tritone.



La sistemazione dei motori sul Tritone.

**SUPER AQUARAMA**

Sedile di guida e cruscotto del Super Aquarama.



Le disposizioni del Super Aquarama: sopra i motori vi è il solarium.

**Scheda tecnica**

nome	Tritone
costruttore	Cantiere Riva, Sarnico
n. di matricola	238
anno di costruzione	1963 (serie 1964)
lunghezza f.t.	m. 8,03
larghezza max	m. 2,62
immersione	m. 0,54
peso (con motori)	Kg. 2.680
motorizzazione	due Chris-Craft a benzina da 185 HP ciascuno
posti denunciati	10
altezza di costruzione	m. 1,75
serbatoi carburante	litri 400

**MOTORI**

marca	CHRIS-CRAFT
modello	283 - 8 V
potenza	185 HP a 4000 giri
cilindrata	4637 cc.
n. dei cilindri	8 a V
corsa	76 mm.
alesaggio	98 mm.
peso	323 kg.
rapporto di compressione	8,0 : 1
rapporto di riduzione	1 : 1
invertitore	Paragon

**PREZZI**

TRITONE, franco cantiere Sarnico, completo degli accessori standard indicati nella tabella e munito di due motori Chris-Craft da 185 HP ciascuno L. 9.400.000

**Scheda tecnica**

nome	Super Aquarama
costruttore	Cantiere Riva, Sarnico
n. di matricola	12
anno di costruzione	1963 (serie 1964)
lunghezza f.t.	m. 8,21
larghezza max	m. 2,58
immersione	m. 0,54
peso (con motori)	2850 kg
motorizzazione	2 Chrysler benz. 290 HP ca.
posti denunciati	10
altezza di costruzione	m. 1,85
serbatoi carburante	litri 480

**MOTORI**

marca	CHRYSLER
modello	Golden Lion
potenza	290 HP
cilindrata	6768 cc.
n. dei cilindri	8 a V
corsa	61,45 mm.
alesaggio	68,49 mm.
peso	440 kg.
rapporto di compressione	8,2 : 1
rapporto di riduzione	1 : 1
invertitore	Borg Warner

**PREZZI**

SUPER AQUARAMA, franco Cantiere Sarnico, completo degli accessori standard e munito di due motori Chrysler da 290 HP ciascuno L. 12.400.000

**MATERIALI E METODI COSTRUTTIVI**

I motoscafi Riva vengono costruiti in legni pregiati, con delle tecniche aggiornate, che garantiscono un grado di finitura addirittura eccezionale, una solidità fuori dal normale e una durata superiore alla media. Non sembra eccessivamente elogiativo ciò che affermiamo, in quanto la produzione Riva, proprio per i materiali, i metodi costruttivi e la finitura, è oggi giudicata fra le prime del mondo. A Sarnico i legni di provenienza equatoriale che serviranno per gli scafi del 1967 sono già accatastati a stagionare in appositi locali; una serie di strumenti, che un laboratorio universitario potrebbe invidiare, seguono passo passo la lavorazione, denunciando anche il più piccolo abbassamento di standard. Una programmazione meticolosa e capillare consente una tale regolarità di produzione, che ogni manufatto, pur costruito con certissima cura artigiana, è perfettamente simile all'altro.

La perseveranza nella fabbricazione di modelli praticamente uguali da molti anni, ha portato a un tale perfezionamento che pensiamo sia difficile raggiungere. Tutte le parti degli scafi vengono costruite con dei margini di sicurezza notevoli tenendo sempre presente l'influenza nefasta dell'ambiente marino dove sono destinati a vivere. E' per questo che il Cantiere Riva produce in proprio la maggior parte degli elementi che formano le imbarcazioni, affidando solo qualcosa a ditte di provata capacità, che lavorano sotto il costante controllo dei tecnici di Sarnico. Piuttosto che scendere in dettagli descrittivi, preferiamo a questo punto dare la parola a Carlo Riva, l'appassionato creatore di questa azienda-modello che il mondo ci invidia. Quanto riproduciamo

il pavimento è scavato per consentire il lavoro senza che gli operai salgano su scale e impalcature.



è stato stenografato durante la meticolosa visita che abbiamo compiuto in cantiere, prima di scendere in acqua per le prove. - Per mostrarvi la cura che poniamo nella costruzione delle nostre barche, voglio fornirvi alcuni dettagli sulle parti metalliche. Tutti i pezzi meccanici, le fusioni, i pezzi di precisione, vengono costruiti direttamente dal Cantiere e prima del montaggio collaudati con apposite apparecchiature. Gli accessori che montiamo sono quasi tutti esclusivi. Ad esempio, l'asse portaelica è di costruzione inglese esclusiva, in doppio acciaio. Infatti, negli scafi Riva non esiste nessuna parte o rifinitura in ferro; ogni cosa è in acciaio inox o in leghe di bronzo e alluminio.

Pertanto, il costo del materiale utilizzato è superiore a quello generalmente adottato; noi spendiamo di più per dare ai nostri clienti il meglio, che poi si traduce in sicurezza. Proprio per questo scopo ogni minimo particolare è curato al massimo con metodi realmente efficienti.

La verniciatura, che come vedete è trasparente, viene data per un totale di otto mani; la trasparenza mostra la perfetta uniformità del legname. Noi usiamo del lamellare marino di mogano ad altissima stratificazione: da 11 a 15 strati. Dopo la verniciatura gli scafi vengono sottoposti, in appositi locali, all'azione essiccante di potenti lampade a raggi infrarossi.

Tutti costruiti con questi metodi scrupolosi sono i 2000 motoscafi Riva oggi in circolazione; la loro lunga vita è assicurata, oltre che dalla eccezionale solidità della costruzione, anche dalla possibilità di reperire sempre qualsiasi pezzo di ricambio.

Un altro valido esempio dei nostri metodi costruttivi è fornito dallo speciale ed esclusivo filtro per la benzina, completamente trasparente, in modo da garantire la perfetta visione di ogni traccia di impurità. Ancora un esempio: il sifone, costruito esclusivamente per noi, basa il suo funzionamento su dei criteri di assoluta garanzia. Il tessuto delle "capote" è attentamente selezionato e sottoposto a numerose prove di laboratorio prima di essere impiegato. Particolare cura poniamo anche nella preparazione delle colle, che devono assicurare delle giunture eterne e nella cromatura, che ci facciamo in proprio grazie ad un modernissimo impianto, che tiene conto delle esigenze dell'impiego in mare.

Nonostante la cura che noi poniamo nei dettagli, riusciamo, grazie ad una perfetta organizzazione industriale, a raggiungere un ritmo di produzione basato sulla nascita di uno scafo ogni sette ore.

Tutta la nostra meticolosa attenzione nella scelta dei materiali e nella costruzione, ha un solo scopo: creare delle barche realmente sicure, perché la nostra coscienza di uomini e di industriali possa essere realmente tranquilla. L'estetica, la finitura, la scelta delle materie prime, non è quindi una vuota ricerca del meglio in senso assoluto, ma del meglio in nome della sicurezza.

La visita dei vari reparti dello stabilimento ci ha dimostrato che quanto dichiarato da Carlo Riva risponde a verità. I motoscafi che escono dal Cantiere di Sarnico, non giocheranno mai dei brutti scherzi agli acquirenti, troppo scrupolosa essendo la loro costruzione. E nonostante si siano raggiunti degli standard che sono fra i primi del mondo, Carlo Riva e i suoi collaboratori più fidati sono costantemente alla ricerca di qualcosa di più perfetto, che incredibilmente riescono poi a creare.



Barre fisse pendenti e sagome di base garantiscono la perfetta uniformità della produzione.



Gli undici strati della falchetta.



Una catena di montaggio.

Scafi ultimati pronti per la spedizione.



## VARIAZIONI ASSETTO AI DIVERSI REGIMI



LA PRODUZIONE RIVA 1964

TEST



ESCLUSIVO NAUTICA

TEST N.18

## PRESTAZIONI E COMPORTAMENTO IN ACQUA

La carena dei modelli Riva che abbiamo provato, è una classica carena a spigolo con un V non molto stretto a prua e quasi piatta a poppa. Una forma di carena che favorisce indubbiamente l'entrata in assetto degli scafi anche se non può essere considerata l'ideale per acque mosse. Le prove da noi effettuate si sono svolte su acque calme di lago.

### Velocità

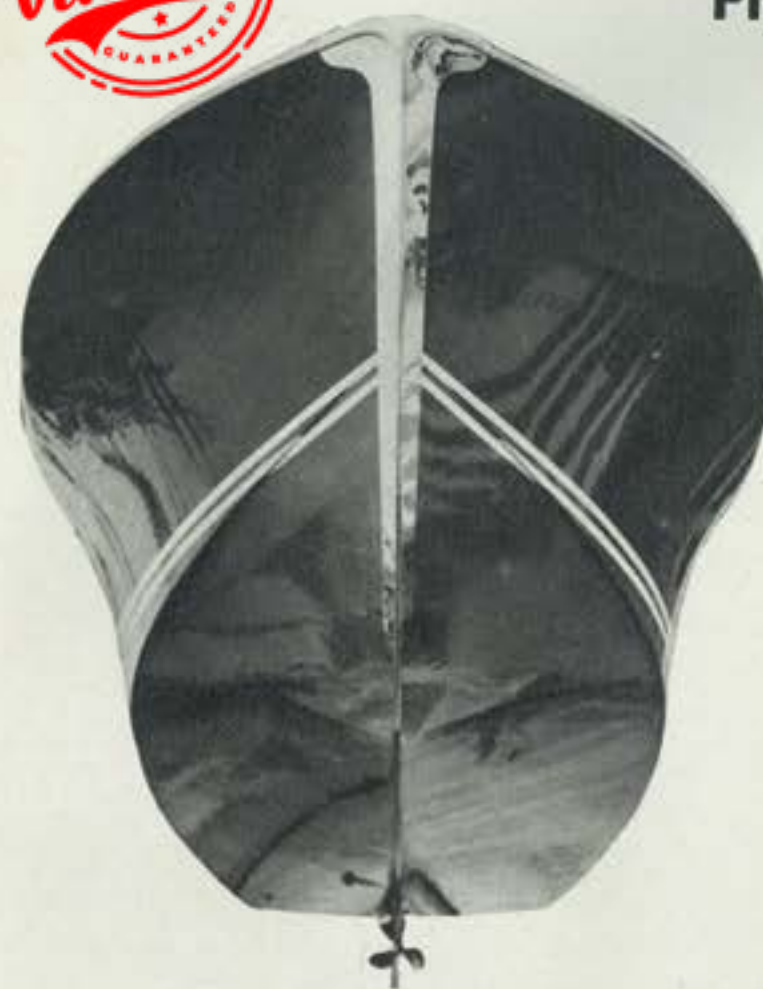
Le velocità ottenute sui vari modelli e riportate negli appositi grafici sono state ottenute oltre che su acque calme e di lago, come già si è detto, con motori nuovi non rodati o con rodaggio di poche ore. Certamente i dati ottenuti sono suscettibili di miglioramento con un rodaggio ben effettuato e in acque di mare. Tutte le velocità registrate sono la media di due passaggi sulla base misurata di un chilometro e con due persone a bordo.

L'assetto dello scafo ai vari regimi del motore può considerarsi buono per ognuno dei modelli provati; ciò è dovuto certamente alla relativa leggerezza degli scafi, alle potenze installate e alla portanza della carena soprattutto nelle sezioni poppiere.

Il Super Florida e l'Ariston che montano lo stesso motore hanno lievi differenze di velocità che aumentano ai regimi più alti. Nel Tritone e nel Super Aquarama le velocità sono diverse a tutti i regimi data la maggiore potenza del Super Aquarama.

### Consumi

I consumi ai vari regimi per ogni barca sono stati ottenuti consumando determinate quantità di carburante accuratamente misurate. Durante queste prove sono state uti-



La carena del Super Florida, le cui linee rispecchiano anche quelle degli altri modelli.

I quattro modelli provati in navigazione



SUPER FLORIDA

ARISTON

TRITONE

SUPER AQUARAMA



1500 giri



1500 giri



1500 giri



1500 giri



2000 giri



2000 giri



2000 giri



2000 giri



2500 giri



2500 giri



2500 giri



2500 giri



3000 giri



3000 giri



3000 giri



3000 giri



3500 giri



3500 giri



3500 giri



3500 giri



4000 giri



4000 giri



4000 giri



4000 giri

# TEST



ESCLUSIVO  
NAUTICA

TEST N. 18

## LA PRODUZIONE RIVA 1964

lizzate le stesse eliche impiegate per le prove di velocità e sempre con due persone a bordo. Nel caso del Super Florida e dell'Ariston, i consumi si equivalgono variando solo la curva in corrispondenza di alcuni regimi. Anche nel caso del Tritone i consumi sono all'incirca il doppio di quelli dei due precedenti modelli. Più alti invece i consumi del Super Aquarama che ha una potenza superiore. I consumi

indicati nei grafici per gli scafi bimotori sono quelli complessivi dei due motori.

### Comportamento in acqua

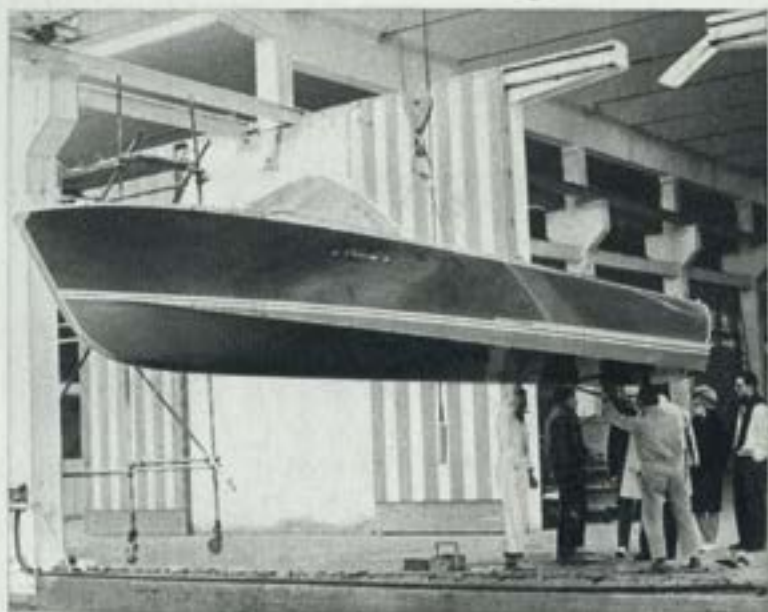
La manovrabilità alle basse velocità in acqua calma è buona anche in fase di entrata in porto e di ormeggio in banchina. La manovrabilità dei bimotori è ovviamente migliore ma anche quella dei monomotori è soddisfacente se si ha una certa pratica e confidenza con i comandi e con l'imbarcazione.

La stabilità in navigazione è buona anche effettuando certi spostamenti laterali del carico.

Le virate possono essere effettuate anche molto strette e a regime elevato in maniera del tutto sicura.

Il battito della carena sulle onde è piuttosto accentuato. Questo d'altronde è naturale per questo tipo di carena. Bisogna anche precisare però che tale battito difficilmente si traduce in un pericolo per lo scafo giacché la costruzione di queste barche è effettivamente molto robusta e non c'è da temere per lo scafo quando si prendono dei colpi: semmai questi possono far venire meno l'abituale comfort per gli occupanti.

Il sedile di guida è ben riparato dal parabrezza in tutti i modelli: in quelli più grandi la cappottina tipo "cabriolet" può ulteriormente riparare dagli schizzi e dal vento.



Un'altra veduta di una carena degli scafi Riva.

### Conclusioni

Indicati da molti come le Roll-Royce del mare, gli scafi Riva che abbiamo provato si sono rivelati degni della loro fama quanto a costruzione e finitura. Le velocità sono certamente alte e apprezzabili. I prezzi di queste barche sono certamente elevati se considerati a prima vista, ma bisogna anche tenere nel debito conto la qualità dei materiali impiegati da Riva, qualità che in ogni piccolo dettaglio abbiamo potuto controllare e, con piacere, constatare presso il cantiere. Scafi, in conclusione, adatti agli scopi per i quali sono stati creati, di elevate qualità e di altissimo prestigio.

La carena del Super Florida all'estrema poppa è quasi interamente piatta, come quella degli altri modelli.

